

Dziennik Zarządzeń

Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.

XIX Radom, 27 grudnia 1937 r. Nr. 20

Spis treści.

Część A.

Dział Ruchu Kolejowego

Dział Ruchu Kolejowego

Poz. 125.

Okólnik Dyrekcji Kolei Państwowych z dnia 13 grudnia 1937 roku Nr. 121 w sprawie prowadzenia i przesyłania przez stacje do Dyrekcji książek o obrocie wagonów P.K.P. i obcych.

Nawiązując do punktu 1 i 3 § 44 przepisów NN R 2 i R 29 ustalam następujący podział stacyj, które w pojęciu wskazanych przepisów zalicza się do kategorii większych lub mniejszych.

1) Do liczby *większych* pod względem obrotu wagonów zalicza się stacje: Kielce, Skarżysko Ostrowiec, Tomaszów, Radom, Piaseczno, Dęblin, Lublin, Rejowiec, Chełm, Zawada, Włodzimierz, Kowel, Równe, Sarny, Kiwerce i Zdołbunów. Stacje wyżej wymienione mają prowadzić *od 1 stycznia 1938 roku* książki obrotu wagonów P. K. P. seria R Nr. 9 *oddzielnie za miesiące parzyste i oddzielnie za miesiące nieparzyste.*

2) Pozostałe stacje zalicza się do liczby *mniejszych* pod względem obrotu wagonów i stacje te, jako mniejsze *mają prowadzić od 1.1-1938 r. książki R Nr. 9 oddzielnie za pierwsze, drugie i trzecie miesiące każdego kwartału* (vide Dz. Urz M n. Kom. Nr. 46 z 1936 r. poz. 233) *t. j. trzy książki w ciągu roku,* a mianowicie: jedna książka za miesiące styczeń, kwiecień, lipiec i październik, druga na miesiąc luty, maj, sierpień, listopad, i trzecia na miesiące pozostałe.

3) Analogiczny podział ma zastosowanie do rejestracji wagonów obcych, prowadzonej w oddzielnych książkach na zasadzie postanowienia wykonawczego do § 44 p. 1 zawartego w instrukcji R 29.

Ponadto podaję do ścisłego przestrzegania następujące wytyczne w zakresie sposobu przesyłania do Dyrekcji (Dział Statystyczny Wydziału Ruchu) miesięcznych sprawozdań o obrocie wagonów jak również wypełniania danymi książek seria R Nr. 9 prowadzonych na wagony obce.

a) *Przesyłanie książek R Nr. 9 obowiązuje stacje zasadnicze w odniesieniu do obrotu wagonów obcych,* odnośnie obrotu wagonów P. K. P. książek R Nr. 9 przesyłać nie należy zgodnie z depeszą Dyrektora Kolei z dnia 30 XII-1932 r. Nr. 311174.

UWAGA: Kontrola dokumentalna na podstawie książek R Nr. 9 obrotu i postoju wagonów P.

K. P., przewidziana pkt. 3 § 44 instrukcji Nr. R 2 (przepisy o gospodarce wagonami towarowymi GWT.) w Działach Statystycznych nie jest na razie prowadzona.

b) Trzeciego dnia każdego miesiąca *stacje wyszczególnione w p. 1 przesyłają za miesiąc ubiegły do Działu Statystycznego Wydziału Ruchu książkę obrotu wagonów obcych, stacje zaś pozostałe (mniejsze) odpisy z książek R Nr. 9 na wagony obce* względnie, o ile obrotu wagonów obcych w danym miesiącu sprawozdawczym nie było, przesyłają w tymże terminie zgłoszenia negatywne.

c) *W książkach i odpisach z książek obrotu wagonów obcych uwidaczniać należy nazwę stacji granicznej wejścia wagonu na P. K. P.* na podstawie nalepek przejścia (druk R Nr. 11) wykazując te dane w rubr. 7 (przybycie na stację) w formie ułamka: w liczniku nazwę stacji granicznej, w mianowniku zaś nazwę odnośnej stacji węzłowej, skąd wagon przybył do danej stacji.

d) Wagonów prywatnych właścicieli oznaczonych znakiem P w prostokącie *włączonych do taboru PKP*, lub wagonów PKP. ze znakiem W w kółku, czasowo wynajętych przez Kolej stronom, nie należy traktować jako wagony obce, a rejestrować w książce obrotu wagonów PKP.

e) Po zakończeniu miesiąca, stacja powinna w książce obrotu wagonów obcych i odpisie z książki obrotu wagonów obcych przesłanym do Dyrekcji, sporządzić zestawienie ilościowe: ogólnego postoju na stacji wagonów obcych w godzinach, ogólnej ilości wagonów przybyłych i wysłanych, średniego postoju wagonów za dany miesiąc sprawozdawczy, oraz ilości wagonów, za które pobrano postojowe ze wskazaniem ogólnej sumy pobranego postojowego.

Z treścią powyższego zarządzenia zawiadowcy stacji zaznajomią dowodnie dotyczących pracowników i osobiście dopilnują wprowadzenia *od dnia 1 stycznia 1938 roku* systemu prowadzenia książek obrotu wagonów według podanych zasad. Kontrolerzy Ruchu i Kontrolerzy gospodarki wagonowej przy objazdach stacyj, sprawdzą czy niniejsze zarządzenie jest przez stacje należycie stosowane.

Dział Mechaniczno-Kolejowy.

Poz. 126.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 9 grudnia 1937 r. Nr. 122 w sprawie zabezpieczenia przed zamarzaniem żurawi wodnych, kranów czerpalnych i hydrantów pożarowych.

Wobec wątpliwości, jakie mogą nastręczać postanowienia przepisów Nr. M. 3 i M. 16, a w szczególności § 12 przepisów Nr. M. 3, postanawiający, że „okręcanie wystających części słomą jest niepotrzebne i zgoła bezcelowe", oraz p. 7 § 8 przepisów Nr. M. 16 postanawiający, że, „wszystkie studnie, hydranty i zawory przewodów wodnych w czasie od 1-go października do 1-go maja muszą być zabezpieczone od zamarzania zapomocą opakowania ze słomy" — Dyrekcja wyjaśnia co następuje:

1) Przytoczone postanowienie § 12 przepisów Nr. M. 3 odnosi się do hydrantów pożarowych i pożarowo czerpalnych, oraz żurawi wodnych, t. zw. niezamarzających, t. j. takich, których przyrządy Odwadniające są odpowiednio nastawione do spuszczania wody z kolumny, co należy przed nastaniem mrozów sprawdzić. Również należy zbadać odprowadzenie wody spustowej ze studzienki, hydranta lub żurawia, a gdy się ujawni, że wystające części (t. j. kolumny żurawia, lub hydrantów) nie są napełnione, okręcanie ich słomą jest zbędne. Natomiast studzienki wodociągowe, w których mieszczą się mechanizmy, t. j. zasuwy, zawory, hydranty, lub jeżeli przechodzą przez nie rurociągi wodne, powinny być należycie zabezpieczone na zimę (t. j. przestrzeń pomiędzy wewnętrzną podłogą i zewnętrzną pokrywą powinna być wypełniona słomą, sieczką, igliwiem, lub t. p. materiałem — złym przewodnikiem ciepła i łatwym do usunięcia w razie potrzeby dostępu do mechanizmu).

Wszystkie części hydrantów, kranów czerpalnych i żurawi wodnych zamarzających, t. j. nie posiadających urządzeń do spuszczania wody, lub też nie posiadających dobrego odprowadzenia wody spustowej, co grozi napełnieniem wodą studzienki, a w następstwie zamarznięciem wody w studzience, i pękaniem rurociągów, powinny być, stosownie do postanowienia p. 7 § 8 przepisów Nr. M. 16, zabezpieczone od zamarznięcia za pomocą opakowania ze słomy.

Jednocześnie polecam zwracać szczególną uwagę na łatwy dostęp do pokryw hydrantów, oraz wszelkich studzienek wodociągowych; powinny być one zawsze odsłaniane z pod śniegu i lodu i posiadać odpowiednie zamknięcia, zapewniające łetwe i szybkie otwieranie studzienki obsługującemu ją pracownikowi.

W końcu Dyrekcja przypomina że zgodnie z postanowieniem okólnika Nr. 5 z dnia 13-VI-25 r., obowiązek dopilnowania zabezpieczeń przed zamarznięciem urządzeń wodociągowych ciąży na obowiązku Naczelników (Zawiadowców) jednostek służbowych oraz dowódców miejscowych i rejonowych straży pożarnych kolejowych.

Nr. II 4e. 34/19—37.

Poz. 127.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dnia 18 grudnia 1937 r. Nr. 123 w sprawie obsługi i konserwacji przyrządów zasilających na parowozach.

W ostatnim czasie dają się zauważyć wypadki zepsucia się parowozów z powodu wadliwości, a nawet przerwy działania inżektorów.

Większość wypadków przy tym nastąpiła przez nieumiejętną obsługę ze strony drużyny parowozowej.

Nieumiejętność obsługi inżektorów świadczy o niedostatecznym zainteresowaniu się niektórych drużyn parowozowych do poznania nawet tak ważnych części parowozu i ich działania, jakimi są inżektory.

Pracownicy tacy, jako niedostatecznie przygotowani do pełnienia odpowiedzialnej służby na parowozach, nie powinni być dopuszczani do tej służby.

Polecam zwrócić szczególną uwagę na regularne uczęszczanie drużyn parowozowych na wykłady przeprowadzane przy parowozowniach, oraz pilne przez nich korzystanie z wykładów, na których mogą nabyć potrzebne im fachowe wiadodomości. W razie lekceważenia tego, skutecznie reagować.

Poważne usterki zauważa się przy obsłudze inżektorów ssących.

Nie przestrzega się nawet obowiązującego zasadniczego przepisu, ustalonego dla różnych typów inżektorów, a dotyczącego wprawiania w ruch i zatrzymywania działania inżektorów.

Obowiązuje:

Przy wprawianiu w ruch — otworzyć rączką kurek do wody, po czym nieznacznie otworzyć zawór wpustowy przez podniesienie rączki (względnie przez pokręcenie korbki), a kiedy inżektor zacznie ssać całkowicie, podnieść rączkę (względnie pokręcić korebkę).

Przy zatrzymywaniu działania — rączkę opuścić (względnie korbkę zakręcić) i zamknąć kurek do wody.

Jak widać z powyższego przepisu sposób używania inżektore jest prosty i wyraźnie wymaga zamykania kurka do wody przy zatrzymywaniu działania inżektora. Tymczasem zauważa się nieprzestrzeganie tej czynności, następstwem czego są częste wypadki przegrzewania przewodu ssącego (przy nieszczelności wentyla wpustowego, lub zasilającego), a przez to i przerwy działania inżektora, gdyż dla umożliwienia działania inżektora koniecznym jest, żeby temperatura korpusu inżektora i wody była stosunkowo niska. Ilość dopływającej wody powinna być taką, ażeby temperatura wody po skropleniu pary była niższą od temperatury wrzenia.

Poniżej przypomina się, iż wadliwe działanie inżektorów następuje w przypadku:

1) Szybkiego otwarcia wentyla wpustowego

2) Gdy przewód ssący, lub korpus inżektora został zbyt zagrzany, wskutek nieszczelności wentyla wpustowego, wentyla zasilającego, lub dłużej trwającego podgrzewania przy niskim poziomie wody w tendrze. Zagrzanie się inżektora, oraz przewodu ssącego może nastąpić do takiego stopnia, że wciągana do przewobu woda zaczyna natychmiast wrzeć i parować. W tym wypadku pozwala się przyrządowi ssać około 1 — $1^1/_2$ minuty. O ile aparat wtedy wody nie chwyci, wyłącza się i próbuje rozpocząć pracę inżektora powtórnie. Gdyby aparat mimo tego nie chciał jeszcze działać, to należy go ochłodzić, nakrywając go mokrymi szmtami, oraz, o ile pozwala konstrukcja, napełniając wodą przewód ssący zależnie od konstrukcji wprost przez kurek wodny, lub przez gniazdo wentyla nadsysającego, wyjąwszy przedtym grzybek wentyla nadsysającego.

W razie nieszczelności wentyla wpustowego trzymać zawór parowy zamkniętym, otwierając go każdorazowo przy uruchomieniu inżektora.

3) Zawieszenia się grzybka nadsysającego, lub gdy stał się on bardzo nieszczelny. Nieszczelny grzybek nadsysający powoduje przy puszczaniu inżektora w ruch powrotny prąd pary do przewodu ssącego. Inżektor może być tylko wówczas uruchomiony, jeżeli przestrzeń przelewowa oddzielona będzie od przestrzeni wodnej. W tym przypadku należy postawić kurek nadsysający w pozycji „zamknięty". Jeżeli takiego kurka nie ma, w takim fazie jest kurek wodny tak urządzony, że przez przekęcenie go o około 30^0 wyłącza się wentyl nadsysający.

Wydajność inżektora można dowolnie zmniejszać nie tylko przez regulowanie kurka wodnego, ale także przez wyłączenie wentyla nadsycającego.

4) Zatamowania dostępu wody przez zetkanie się sita w inżektorze.

5) Zmniejszenia przekroju dysz wskutek narostu kamienia kotłowego. Dysze muszą być od czasu do czasu przeczyszczane. Nie należy je przytem szmerglować ani piłować. Natomiast należy kamień kotłowy, oraz zanieczyszczenie usunąć w sposób następujący: należy dodać do dwóch części wody jedną część kwasu solnego, znajdującego się w handlu, zanurzyć dyszę w gorącą wodę i następnie włożyć ją na 10 minut do roztczynu kwasu. Po tym usuwa się osad szczotką drucianą i spłukuje się dyszę wodą.

We wszystkich inżektorach należy każdy gwint wysmarować mieszaniną grafitu z olejem. Tak postąpić należy również przy rozkręcaniu przyrządu, by zapobiec zapiekaniu się gwintów zakręcanych części.

Jeżeli kocioł potrzebuje mniejszej ilości wody, lub, jeżeli aparat traci wodę przez przelew wskutek zużytych dysz, lub dysz obłożonych kamieniem kotłowym, względnie wskutek nieszczelnego przewodu ssącego, to należy uregulować dopływ wody przez odpowiednie ustawienie kurka doprowadzającego wodę.

6) Zatkania przestrzeni pierścieniowej pomiędzy wewnętrzną i zewnętrzną dyszą parową, lub zatkania dostępu do dyszy.
7) Rozluźnienia się dysz inżektora przez rozśrubowywanie, lub gdy do uszczelnienia dyszy parowej, lub dyszy ciśnienia użyto na stykowych powierzchniach uszczelniających naprz. konopi. Szerokość styku tych powierzchni musi być osiągnięta przez szczelne doleganie samych powierzchni metalowych.
8) Nieszczelności kurka wodnego lub miejsca połączenia rury wodnej z inżektorem, lub zanieczyszczenia przewodu ssącego.
9) Gdy w rurze parowej znajduje się zbyt wiele wody pozostałej ze skroplenia pary. W takim przypadku dla otrzymania potrzebnej suchej pary, należy w pierwszej chwili zamknąć kurek, doprowadzający wodę do inżektora i wypuścić przy całkowicie otwartym wentylu parowym parę mokrą przez wentyl przelewowy.
10) Zawieszania się, lub niepełnego skoku grzybka przelewowego. W tym przypadku należy kurek wodny zamknąć i przepuścić kilkakrotnie przez inżektor parę.
11) Nieszczelności między przewodem parowym, a cisnącym. Stać się to może: 1) u inżektorów, mających połączony kołnierz przewodu parowego z kołnierzem przewodu ciśnienia, lub 2) jeśli wentyl parowy i zasilający złączone są w jednym korpusie, a przewody parowe, oraz przewody ciśnienia nie są dokładnie między sobą uszczelnione.
12) Uszkodzenia wewnętrznej powierzchni wężów gumowych przewodu ssącego. Zanieczyszczenia kosza wodnego w tendrze. Dla usunięcia tych przeszkód należy po zamknięciu wentyla przelewowego przepuścić kilkakrotnie przez inżektor parę do tendra.
13) Zanieczyszczenie rury ciśnienia, na co należy zwracać szczególną uwagę przy naprawach średnich.

Zarazem stawia się jako bezwzględny obowiązek:

1) Badać na torach trakcyjnych przy przyjmowaniu parowozu do obsługi pociągu należyte działanie inżektorów nie tylko przy wysokości dozwolonej nadprężności pary, lecz również i przy nadprężności o 2 — 3 atmosfery niższej od dozwolonej nadprężności.
2) Należyty stan inżektorów na przyjętym parowozie winien maszynista stwierdzić pokwitowaniem w tej samej książce, w której stwierdza stan przyrządów przeciwpożarowych. Treść zapisu w tej książce winna być odpowiednio uzupełniona. Książka powinna znajdować się u dyspozytora parowozowni.
3) Nie wypuszczać parowozów z wadliwie działającym inżektorem. W razie podobnego zaniedbania winnych pociągać do surowej kary.
4) Zasadniczo zasilać kocioł lewym przyrządem zasilającym (pompą, inżektorem). Podczas jazdy od czasu do czasu uruchamiać prawy inżektor dla sprawdzenia jego należytego stanu.

Okólnik niniejszy winien służyć materiałem przy okresowych pouczeniach.

Nr. II 2a 62/1/37.

OBWIESZCZENIE

POCHWAŁA

Za dobre wyniki w zakresie szkolenia, osiągnięte w roku 1936/37 Dyrekcja, niezależnie od udzielenia nagród pieniężnych w październiku 1937 r., wyraża pochwałę następującym pracownikom:

Kołodziejczykowi Kazimierzowi—zawiad. st. Sobów,
Barukowi Tadeuszowi—zawiadowcy st. Pionki,
Sawickiemu Stanisławowi—zawiad. st. Włoszczowa,
Bieńkowskiemu Konstantemu—zawiadowcy st. Lublin,
Młotowi Stanisławowi—zawiadowcy st. Susiec,
Królikowskiemu Wacławowi—zawiadowcy st. Nałęczów,
Matuszek-Matuszyńskiemu Antoniemu—zaw. st. Wilkołaz,
Murzyńskiemu Zdzisławowi—zawiad. st. Rożyszcze,
Karpecie Stefanowi—zawiadowcy st. Maniewicze,
Brzezińskiemu Kazimierzowi—zawiadowcy st. Nieświcz.

Ponadto za dobre kierownictwo i nadzór w tych pracach Dyrekcja wyraża pochwałę:

1. Borowskiemu Antoniemu — Kontrolerowi 6 odcinka ruchu i
2. Zaborskiemu Stanisławowi — Kontrolerowi 10 odcinka ruchu.

Nr. W. 2463/I/37.

SPRAWOZDANIE
Okręgu Kolejowego L. O. P. P. w Radomiu.

Zarząd Okręgu L.O.P.P. podaje do wiadomości wszystkich pracowników wyniki zbiórki przeprowadzonej w grudniu 1936 oraz styczniu, lutym i marcu 1937 r.

Służba Ruchu	zł.	10.527.72
„ Mechaniczna	„	7,430.50
„ Drogowa	„	5,529.51
„ Zasobów	„	379.08
„ Sanitarna	„	220.03
„ Kolei Wąskotorowych	„	1,135.24
Pozostałe Wydziały i Biura Dyr.	„	985.27
Razem	zł.	26,207.35

Z sumy tej za pośrednictwem Zarządu Głównego LOPP w Warszawie został zakupiony i przekazany dla celów szkoleniowych samolot wyczynowy typu RWD10 wartości 25 000 zł, reszta zaś w wysokości 1,207,35 zł. została przekazana na powiększenie ogólno polskiego funduszu organizacyjnego lotu do stratosfery, projektowanego na rok 1938.

W związku z powyższym sprawozdaniem Okręgu Kolejowego L.O.P.P. stwierdzam z zadowoleniem, że na apel zeszłoroczny Dyrektora Kolei, p. inż. Czerniewskiego Ignacego, w sprawie zbiórki na zakup samolotu stanęli solidarnie wszyscy pracownicy, dając przez to wyraz obywatelskiego zrozumienia potrzeb obronności Państwa.

Dzięki wspólnej ofiarności drogą kilkumiesięcznych dobrowolnych składek zebrano pokaźną kwotę 26.207,35 zł.

Wszystkim pracownikom, którzy choćby najmniejszym datkiem przyczynili się do zrealizowania powyższej zbiórki tą drogą wyrażam swoje podziękowanie za ich ofiarność i obywatelskie stanowisko.

Inż. TARWID,
Dyrektor Kolei Państwowych.

Wydawnictwo Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.

Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika Zarządzeń D. O. K. P. w Radomiu, ul. Słowackiego Nr. 17 — Biuro Personalne telefon Nr. 26-11.

Warunki prenumeraty: Prenumerata wynosi w kraju: kwartalnie zł. 2, półrocznie — zł. 4, rocznie — zł. 8.
Cena każdego numeru 50 gr. do nabycia w Administracji Dz. Zarz. D. O K. P. Prenumeratę wpłaca się zgóry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku.

Cena ogłoszeń: za 1 wiersz 1 zł. za stronę 100 zł.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach, dołączonych do Dziennika.
Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

Zakłady Drukarskie Sejmiku Radomskiego i S-ki 5217-37

